Gaultier de Biauzat
14460 a

PROJET MOTIVÉ

D'ARTICLES ADDITIONNELS

A LA LOI,

Du 19 Janvier 1791;

Case FRC 18957

Relative à l'organisation des Ponts & Chaussées,

PAR J. F. BIAUZAT,
Député du Département de Puy-de-Dôme.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

ON a souvent entretenu l'Assemblée nationale de l'organisation de l'utile établissement connu sous la dénomination des *ponts & chaussées*. L'on n'a cependant pas encore mis l'Assemblée à même d'en examiner & régler les parties les plus essentielles.

Il fut fait le 5 juin 1790, un rapport qui avoit pour objet l'organisation de cet établissement. Un ajournement donna à réfléchir sur cette matière pen-

THE NEWBERRY LIBRARY

dant ſix mois; l'affaire portée de nouveau à l'Aſſemblée nationale, avec un projet de décret différent en quelques points peu intéreſſans de celui qui avoit été propoſé d'abord, pluſieurs articles furent adoptés moyennant des amendemens, par les décrets des 4 novembre, 14, 16, 28 & 31 décembre 1790; mais l'Aſſemblée nationale en rejetta pluſieurs, & pluſieurs autres furent ajournés.

Il faut enfin compléter la loi, dont l'inſuffiſance a déja porté préjudice aux travaux dans tous les départemens du royaume.

Le projet d'articles additionnels propoſé par M. Lebrun le 11 juin dernier, ne peut remplir cet objet. Il n'y eſt aucunement parlé des articles ajournés les 14 & 28 décembre 1790. On n'y voit aucune diſpoſition qui puiſſe fixer l'indéciſion où ſe trouvent les départemens ſur la formation & les fonctions de l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées. [1] Il contient des propoſitions qui ont été bien expreſſément rejettées, & le ſurplus ſe réduit à des intérêts individuels, qui ne peuvent faire le complément d'une loi d'organiſation, qui doit être générale.

Ces conſidérations ont excité des réclamations contre le projet d'articles additionnels propoſés par M. Lebrun. J'ai deſiré comme pluſieurs de mes collégues, qu'il fût ſuppléé aux omiſſions qu'il eſt facile

---

[1] « Il arrive ſouvent que des directoires de département en » s'adreſſant au Miniſtre, le prient de conſulter l'adminiſtration » centrale, & perſonne n'a d'idée fixe ſur ce qu'a entendu l'Aſſem- » blée nationale, en décrétant qu'il y auroit une adminiſtration » centrale. Il devient donc néceſſaire qu'elle veuille bien le faire » connoître ». (*Mémoire de l'Aſſemblée générale des ponts & chauſſées, du 6 juillet* 1791).

d'appercevoir dans ce projet de décret, & je m'en suis occupé.

Un grand nombre de personnes qui prennent intérêt à cette partie de l'administration publique, m'avoient fait part de leurs réflexions avant le décret du 1er. juillet 1791, qui ordonne l'impression de mon travail. J'ai été particulièrement & avantageusement aidé, depuis, par l'Assemblée des ponts & chaussées. Je me suis fait un plaisir, comme un devoir, d'accepter les conférences qui m'ont été proposées avec le premier ingénieur, à qui la France est redevable de ce qu'il y a de plus utile dans l'établissement des ponts & chaussées; avec les inspecteurs-généraux, les ingénieurs en chef, les inspecteurs, les ingénieurs ci-devant connus sous le nom de sous-ingénieurs, en un mot, avec tous les gens de l'art & d'expérience en ce genre, qui se trouvent actuellement à Paris. Ils se sont tous réunis, au nombre de 25 à trente, chez le premier ingénieur le 5 de ce mois. Cette assemblée bien éclairée sur ce qui peut être convenable & nécessaire à l'organisation des ponts & chaussées, a unanimement pensé, ainsi que moi, qu'il est indispensable d'ajouter plusieurs dispositions principales à la loi du 19 janvier dernier, notamment pour fixer les idées sur les questions suivantes.

PREMIÈRE QUESTION.

De quelles personnes sera composée l'administration centrale des ponts & chaussées, & quelles seront ses fonctions?

SECONDE QUESTION.

Quel sera le mode d'avancement & de nomination aux différens grade? Quel sera le mode de destitution & de déplacement?

TROISIÈME QUESTION.

Quelles ſont les meſures à prendre pour opérer le paſſage de l'ancien régime au nouveau, de manière que les travaux ne ſoient point arrêtés, & qu'il ne ſoit pas fait d'injuſtice dans le choix des employés de différens grades ?

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les divers projets de décret préſentés dans les mois de juin, novembre & décembre 1790, tendoient tous à faire conſerver la place *d'intendant* des ponts & chauſſées ; on ne propoſoit de changement que dans la dénomination.

Suivant ces plans, l'établiſſement des ponts & chauſſées devoit être adminiſtré par une direction compoſée de dix perſonnes, ſavoir, le premier ingénieur, les huit inſpecteurs-généraux & un directeur-général.

Le directeur-général auroit été placé comme intermédiaire entre le corps des ponts & chauſſées, & les adminiſtrations de département, d'une part, & le miniſtre de l'intérieur, d'autre part ; cet intendant auroit été à la *tête* de la direction, tout auroit été *ſous lui* [1].

---

[1] Projet préſenté en juin 1790. « Il continuera d'y avoir une » direction générale des ponts & chauſſées ; cette direction ſera *ſous* » la ſurveillance d'un *directeur général*, lequel aura *ſous lui* un pre- » mier ingénieur, huit inſpecteurs généraux. Il aura de plus éga- » lement *ſous lui* un premier commis, chef de bureau, & le nombre » de commis néceſſaire ».

Second projet préſenté en novembre 1790.

« Il continuera d'y avoir ſous les ordres du roi une direction des

Il se manifesta une répugnance générale contre ce système ; l'Assemblée nationale trouva indispensable d'établir une *administration centrale ;* mais elle ne crut pas pouvoir y faire entrer un intermédiaire, entre le corps des ponts & chaussées, & le ministre. La proposition relative au directeur-général, fut ajournée le 14 novembre 1790.

La demande en conservation de l'intermédiaire, reparut sous une autre forme, lorsqu'il fut question de l'organisation du ministère. On proposa d'établir cinq directeurs-généraux, sous la surveillance du ministre de l'intérieur, & nommément *un directeur-général des ponts & chaussées.* Cette proposition fut expressément rejetée le 10 avril 1791.

Sans doute, l'Assemblée nationale ne pouvoit admettre cet intermédiaire, après le décret qui établit un premier ingénieur, & qui en attribue la nomination au roi. Le premier ingénieur toujours pris parmi les inspecteurs-généraux, & qui sera justement considéré comme le chef des ponts & chaussées, se trouvera plus à même de correspondre utilement avec le ministre, qu'une personne tierce prise hors du corps des ponts & chaussées, & qui conséquemment seroit rarement réputée avoir les connoissances nécessaires pour cette partie d'administration.

Cependant comme la loi ne s'est pas expliquée sur la formation de l'administration centrale, quelques personnes, se décidant trop légèrement sur les doutes qui peuvent naître de ce défaut d'explication, se sont persuadées que l'administration centrale peut être concentrée dans le seul pouvoir remis entre les mains du ministre.

» ponts & chaussées. A la *tête* sera un *directeur général*, *sous lui* le » premier ingénieur, huit inspecteurs généraux, un premier com- » mis & le nombre de commis nécessaire ».

Dans les vues des premiers projets de décret, l'administration centrale, ou la direction générale, devoit être composée de l'intendant, du premier ingénieur, & des huit inspecteurs-généraux; & parce que l'intendant ne peut être conservé, on croit qu'il faut concentrer aujourd'hui l'administration centrale dans le pouvoir seul du ministre!

Il résulteroit de là que l'intermédiaire qu'on n'a pas cru pouvoir introduire dans l'administration centrale, agissant désormais au nom du ministre, formeroit à lui seul cette même administration centrale, que l'on ne croyoit cependant, d'abord, pouvoir former, sans en rendre parties intégrantes, le premier ingénieur & les inspecteurs-généraux.

C'est de cette fausse interprétation que proviennent les erreurs parsemées dans une instruction du 17 avril dernier, *concernant le service des ponts & chaussées*, qui a été rédigée sans la participation de l'Assemblée nationale; tout y tend à concentrer l'administration centrale dans la volonté seule du ministre.

Lui seul auroit le droit de prononcer sur les contestations qui pourroient s'élever entre plusieurs départemens, lorsque des travaux présenteroient différens dégrés d'utilité.

Lui seul seroit chargé de nommer à toutes les places, & par une suite nécessaire, il seroit l'arbitre absolu des motifs de déplacement.

Lui seul auroit le droit de permettre aux ingénieurs d'entrer dans la capitale du royaume, & par-là il pourroit s'opposer à ce qu'ils assistassent à l'Assemblée des ponts & chaussées, au moment de la discussion des projets.

Il est urgent d'arrêter l'effet de ces erreurs, qui ne se fussent pas répandues, si on eut retardé l'envoi de

cette instruction aux départemens, jusqu'après l'examen que l'Assemblée nationale se proposoit d'en faire, sur le rapport du comité des finances, à qui l'instruction avoit été renvoyée par décret du 5 du même mois d'avril dernier.

L'Assemblée nationale ne voulant point admettre d'intermédiaire entre le ministre & les diverses administrations, il faut mettre le ministre à la place de l'intermédiaire, dans la formation qui avoit d'abord été proposée de la direction générale, ou administration centrale des ponts & chaussées.

C'est ainsi que toutes les autres administrations ont été organisées, & il est encore plus indispensable d'observer l'uniformité en ce point pour les ponts & chaussées.

En effet, dès qu'il a été décrété que l'administration centrale nommera les ingénieurs en chef, les inspecteurs, les ingénieurs, même les élèves, il faut composer cette administration de personnes qui soient présumées connoître assez les sujets, les travaux & les localités, pour faire de bons choix; & il est facile d'appercevoir les inconvéniens qu'il y auroit à charger le ministre seul de ces nominations.

On objectera, peut-être, que le ministre sera éclairé d'avance par la formation qui aura été faite des classes d'éligibles aux différens grades.

Mais la difficulté reste toute entière; car il faut décider d'abord, par qui seront formées ou renouvelées ces classes d'éligibles; il faut examiner ensuite par qui il est plus convenable que le choix soit fait, dans une même classe d'éligibles déja formée.

Pour convaincre que l'administration centrale des ponts & chaussées ne peut résider dans la volonté seule du ministre, on pourroit raisonner par conséquence de ce qui a déja été décrété pour les autres

administrations relativement aux nominations. La nomination des chefs ou principaux administrateurs a été attribuée au roi, c'est-à-dire au ministre, & la nomination des subordonnés a été attribuée aux chefs de chaque administration.

De même pour les ponts & chaussées, la nomination du premier ingénieur a été attribuée au roi; la nomination des inspecteurs-généraux a été attribuée au premier ingénieur & aux inspecteurs-généraux, pourquoi donc ces chefs de l'administration, n'auroient-ils pas le droit de nommer les subordonnés plus inférieurs?

Il s'agit, en second lieu, d'examiner quel peut être le mode d'avancement dans les ponts & chaussées; des motifs tirés de la nature même du service des ingénieurs, ne permettent pas d'adopter pour seule base l'ancienneté, ainsi qu'on l'a fait dans presque toutes les autres administrations. Tel homme, avec la capacité nécessaire pour bien suivre un travail comme ingénieur, & sous une direction supérieure, peut n'être pas propre à bien remplir les fonctions d'ingénieur en chef, qui doit diriger en premier les divers travaux de plusieurs départemens.

Dans toutes les autres administrations, la capacité est présumée en raison de la pratique; dans les ponts & chaussées, l'aptitude connue & les connoissances théoriques présumées dans un sujet, peuvent & doivent influer sur le choix; il faut donc donner une certaine latitude au choix entre plusieurs sujets du même grade.

Les raisons mêmes qui font sentir la nécessité de cette latitude, prouvent qu'il y auroit des inconvéniens à laisser le ministre seul arbitre des choix, & qu'au contraire l'on n'auroit à craindre aucun abus en confiant ce choix à l'administration centrale, si cette

adminiſtration étoit formée du premier ingénieur & des inſpecteurs-généraux.

Lorſque les choix ſeront faits par des perſonnes de l'art, ceux qui voudront parvenir chercheront à ſe faire diſtinguer par leur capacité; au contraire, ſi le miniſtre nommoit ſeul, ſes choix pourroient ſe reſſentir, ſans qu'il s'en apperçût, des ſollicitations particulières, & des ſecrètes intrigues, pour leſquelles les hommes qui cultivent les ſciences & qui ſont attachés à leurs devoirs, ont une répugnance invincible.

Il eſt donc évident que l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées, chargée par les décrets de la nomination aux emplois, & de juger les motifs de déplacement, ne peut être concentrée dans la main du miniſtre, à qui il ſeroit inconvenant & dangereux de conférer le pouvoir de nommer & de deſtituer.

L'examen des meſures à prendre pour le paſſage du régime ancien au régime nouveau, conduiroit encore à cette conſéquence. Les déplacemens & tous les changemens que ce paſſage néceſſitera, ne peuvent être mieux combinés que par le premier ingénieur & les inſpecteurs-généraux, qui connoiſſent les talens des perſonnes actuellement en activité, & les convenances que préſentent les localités; ils doivent donc former l'adminiſtration centrale avec le miniſtre.

Il eſt donc démontré, ſous tous les rapports, que le miniſtre ne peut former ſeul l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées.

Du parti que l'Aſſemblée nationale prendra à ce ſujet, dépendent toutes les autres diſpoſitions néceſſaires pour compléter l'organiſation de cette partie eſſentielle de l'adminiſtration publique; auſſi eſt-ce l'article que j'ai cru devoir traiter avec plus d'étendue

dans cet exposé général, dont le but est de faire sentir la nécessité d'admettre plusieurs articles additionnels à la loi, qui ne se trouvent pas dans le projet du 11 juin 1791.

A l'égard des motifs particuliers qui doivent déterminer à adopter chacun des articles additionnels, ils seront plus facilement saisis en les rapprochant de ces articles, en faisant voir la liaison qui règne entre eux & ceux déja décrétés, & en classant chacun des décrets rendus sur les ponts & chaussées, dans l'ordre qui a été constamment suivi pour l'organisation de toutes les autres parties d'administration.

C'est dans ces vues que j'ai l'honneur de soumettre à l'Assemblée nationale le projet de décret suivant.

PROJET DE DÉCRET

Comprenant les articles additionnels à la loi du 19 janvier 1791, sur les ponts et chaussées, et leur rapprochement des articles de la loi auxquels ils ont rapport.

TITRE PREMIER.

Administration centrale, sa formation & ses fonctions.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura une administration centrale des ponts & chaussées. (*Décrété*, art. I, tit. I.)

II.

Il y aura un premier ingénieur, garde des plans, projets & modèles, huit inspecteurs généraux, un premier commis, & le nombre de commis nécessaire. (*Décrété*, art. II, tit. I.)

III.

L'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées ſera formée du miniſtre de l'intérieur, du premier ingénieur & des huit inſpecteurs-généraux [1]. *(Article additionnel.)*

IV

Elle tiendra ſes ſéances à jour fixe au moins une fois par ſemaine.

Chacun des inſpecteurs-généraux y fera ſon rapport ſur les objets qui ſeront compris dans ſon arrondiſſement [2]; & ſur ce rapport, le miniſtre donnera, ſous ſa reſponſabilité, les ordres qu'il jugera convenables. *(Article additionnel.)*

V.

Cette adminiſtration expoſera chaque année au corps légiſlatif,

1°. La ſituation des travaux de l'intérieur de la France;

2°. Les motifs d'amélioration de l'agriculture & du commerce, & les raiſons d'art qui pourront déterminer à entreprendre des travaux de préférence à d'autres;

3°. Les conſidérations propres à faire diſtinguer les

---

[1] Entre autres conſidérations, il faut obſerver que l'adminiſtration centrale eſt chargée de la nomination aux places & du jugement des motifs de déplacement; & que ces fonctions, qui exigent une connoiſſance des perſonnes & des localités, ne peuvent être confiées à un ſeul homme & à un homme qui ne ſeroit pas réputé connoître cette partie.

[2] Cette meſure garantira de l'inconvénient qu'il y a d'introduire un agent ſecondaire entre les inſpecteurs généraux & le miniſtre.

travaux, qui, par leur utilité générale, devront être exécutés aux dépens de l'état, de ceux qui devront être exécutés sur les fonds particuliers des départemens [1]. *(Article additionnel.)*

VI.

L'état général des différens travaux, énoncés dans l'article précédent, & les devis estimatifs qui doivent précéder leur autorisation, seront rendus publics par la voie de l'impression, au commencement de chaque session [2]. *(Article additionnel.)*

TITRE II.

Assemblée des ponts & chaussées, sa formation & ses fonctions.

ARTICLE PREMIER.

L'assemblée des ponts & chaussées sera formée du premier ingénieur, des huit inspecteurs généraux, des ingénieurs en chef, inspecteurs de département & in-

---

[1] Il pourra s'élever des difficultés ou des doutes sur le choix des travaux à exécuter de préférence; chaque département pourroit présenter comme plus pressants, ceux qui les intéresseroient plus particulièrement. La discussion entre les inspecteurs généraux, qui ne seront attachés spécialement à aucun département, produira une opinion impartiale, & l'on n'aura pas à craindre l'influence des sollicitations secrètes, qui opèrent toujours plus fortement, lorsque la décision dépend d'un seul homme.

[2] Il faut éviter de laisser à la charge de l'Etat les travaux qui n'intéressent qu'un seul département. La publicité des demandes, mettra le corps législatif à même de prononcer, sur celles qu'il peut accorder, & sur celles qu'il doit rejetter.

génieurs qui seront à Paris; les ingénieurs n'auront que voix consultative. (*Décrété.* Art. III, tit. 1er.)

II.

Les six élèves qui auront été reconnus éligibles au grade d'ingénieur [1], pourront assister à l'assemblée des ponts & chaussées; ils n'auront que voix consultative. (*Article additionnel.*)

III.

Le ministre de l'intérieur pourra présider à l'assemblée des ponts & chaussées; en son absence, l'assemblée sera présidée par le premier ingénieur, ou par le plus ancien des inspecteurs généraux [2]. (*Article additionnel.*)

IV.

Cette assemblée sera chargée de l'examen de tous les projets généraux de routes dans les différens départemens, ainsi que de ceux d'ouvrages d'art en dépendans, de ceux de canaux, de navigation, construction, entretien & réparation des ports de commerce. (*Décrété.* Art. IV, tit. 1er.)

---

[1] L'usage de l'école est de désigner comme premiers éligibles, les six élèves qui ont obtenu le plus de succès dans les concours. On les appelloit *gradués;* ils ne diffèrent des ingénieurs qu'en ce qu'ils attendent les premières places vacantes, qui leur sont assurées de préférence. Il y a autant, & peut-être plus de convenance, d'appeler ces six élèves à l'Assemblée des ponts & chaussées, que les ingénieurs que leur mission éloigne ordinairement de la capitale.

[2] L'Assemblée des ponts & chaussées ne doit pas être présidée par un agent secondaire du ministre, qui n'est pas réputé avoir ces connoissances de l'art & qui pourroit gêner la discussion des projets; il seroit encore plus inconvenant de la faire présider par un commis.

V.

Cette assemblée, durant les sessions du corps législatif, se tiendra sous les yeux du comité de l'Assemblée nationale, chargé des ponts & chaussées, lorsqu'il le jugera convenable. (*Décrété.* Art. V, tit. 1er.)

V I.

Lorsqu'il sera question de travaux qui intéresseront les routes & communications sur les frontières, & les ouvrages à faire dans les ports de commerce où la marine militaire est reçue, les projets seront discutés & examinés dans une assemblée mixte composée de commissaires de l'Assemblée des ponts & chaussées, & des commissaires du corps du génie. Le résultat de cet examen sera porté aux comités militaire & des ponts & chaussées de l'Assemblée nationale réunis, & il sera statué ce qu'il appartiendra sur le rapport de ces deux comités, par le corps législatif. (*Décrété.* Art. VI, tit. 1er.)

V I I.

Les projets de route, canaux & ports de commerce, qui seront présentés comme devant être exécutés aux dépens de l'état, à raison de leur utilité générale; les projets qui intéresseront plusieurs départemens, après avoir été examinés & approuvés par l'assemblée des ponts & chaussées, seront présentés par le ministre de l'intérieur au comité de l'Assemblée nationale chargé des ponts & chaussées; & il sera statué ce qu'il appartiendra, sur le rapport de ce comité, par le corps législatif [1]. (*Article additionnel.*)

---

[1] Le ministre ne peut être établi juge des contestations qui pourroient s'élever pour l'admission des projets, non plus que sur

VIII.

Chacun des huit inſpecteurs-généraux ſera attaché à un certain nombre de départemens; ils ſeront tenus tous les ans de viſiter, d'inſpecter les travaux qui s'y feront, de ſoumettre le réſultat de leur examen aux directoires de département, & d'en rendre un compte général à l'Aſſemblée des ponts & chauſſées. (*Décrété.* Art. VII, tit. 1er.)

IX.

Les inſpecteurs-généraux ſeront attachés ſucceſſivement à l'un des huit arrondiſſemens, pendant l'eſpace de deux années [1]. (*Article additionnel.*)

TITRE III.

Fonctions des ingénieurs en chef, inſpecteurs & ingénieurs en exercice dans les départemens.

ARTICLE PREMIER.

Les fonctions ci-devant commiſes aux ingénieurs en chef, ſeront dans la ſuite exercées ſous ce titre

---

le fait de ſavoir s'ils intéreſſeront un ſeul ou pluſieurs départemens. D'un autre côté, la néceſſité étant reconnue d'établir une diſtinction entre l'adminiſtration centrale & l'Aſſemblée des ponts & chauſſées, il faut que les déciſions de cette Aſſemblée ſur les queſtions d'art, ne puiſſent être changées par l'adminiſtration centrale.

[1] Pour que les inſpecteurs généraux puiſſent bien juger de l'enſemble des travaux de la France, il faut qu'ils en parcourent ſucceſſivement toutes les parties. Cette diſpoſition eſt de plus néceſſaire pour procurer aux inſpecteurs généraux les connoiſſances propres à éclairer leur choix dans l'avancement des ingénieurs. Elle préviendra un abus, par lequel les inſpecteurs généraux les plus favoriſés ſeroient attaou

ou sous celui d'inspecteur des ponts & chaussées, avec cette différence, que la surveillance de l'ingénieur en chef, s'étendra sur trois ou quatre départemens, & celle de l'inspecteur, sur deux ou trois au plus. (*Décrété*, art. II. titre II.)

II.

Le département de la Corse aura son inspecteur particulier des ponts & chaussées [1]. (*Article additionnel.*)

III.

Le nombre des ingénieurs en chef & inspecteurs, les départemens de leurs arrondissemens & le lieu de leur résidence, seront fixés conformément au tableau qui sera annexé au présent décret [2]. (*Article additionnel.*)

---

chés continuellement aux départemens les plus agréables. Enfin, les inspecteurs généraux étant rapporteurs dans l'administration centrale, il faut prévenir les inconvéniens des liaisons, que la continuité pourroit rendre trop intimes.

[1] La Corse ne peut se lier avec aucun département pour être inspectée par un même employé.

[2] Les ingénieurs en chef & inspecteurs devant être payés sur les fonds du trésor public, il faut que leur nombre soit fixé par un décret. L'Assemblée des ponts & chaussées dans son mémoire du 6 juillet 1791, a fait sur la distribution des départemens en arrondissemens les observations qui suivent.

« La surveillance de quatre départemens a présenté de grandes » difficultés : on a cru en conséquence devoir adopter le *minimum* » du décret pour la formation des arrondissemens des ingénieurs. Il » résulte du tableau qui a été dressé provisoirement à ce sujet, » qu'il y auroit pour tout le royaume *douze* arrondissemens de cha- » cun trois départemens, qui seroient confiés à des ingénieurs en » chef, qu'il y en auroit *vingt-trois* de chacun deux départemens, » dont seroient chargés un pareil nombre d'inspecteurs ; & qu'en- » fin la Corse formeroit l'arrondissement d'un inspecteur ».

Projet motivé. M. Biauzat.

IV.

Les fonctions ci-devant commises aux sous-ingénieurs, dont la dénomination est supprimée, seront désormais exercées sous le titre d'ingénieur. Il y en aura un au moins, sous les ordres de chaque département, qui sera tenu de le payer; il y en aura plus si le département le demande, & veut en faire les frais. (*Décrété*, art. I. tit. II.)

V.

Les travaux de chacun des arrondissemens seront exécutés sous la surveillance des administrations de département, & sous la direction des ingénieurs en chef, ou inspecteurs desdits arrondissemens [1]. (*Article additionnel.*)

VI.

Lorsque des travaux extraordinaires, autorisés par le corps législatif dans un arrondissement, ne permettront pas à l'ingénieur en chef, ou inspecteur, de veiller seul à l'exécution de ces travaux, le ministre pourra lui adjoindre momentanément des ingénieurs, sur la demande des administrations de département, & d'après l'avis de l'administration centrale des ponts & chaussées. [2] (*Article additionnel.*)

---

[1] S'il étoit permis, comme le propose le projet d'articles additionnels du 11 juin, de faire diriger les travaux par un ingénieur en chef, autre que l'ingénieur en chef de l'arrondissement, il en résulteroit des complications dans le service, & peut-être de fâcheuses contrariétés.

[2] S'il se trouve dans un arrondissement des travaux à exécuter aux dépens de l'Etat, & que l'ingénieur en chef ou inspecteur ne puisse les diriger seul; il suffira de lui donner pour adjoints des in-

VII.

Les ingénieurs seront subordonnés à l'ingénieur en chef ou inspecteur de l'arrondissement, en tout ce qui concernera la direction des travaux [1]. (*Article additionnel.*)

VIII.

Les ingénieurs pourront être déplacés par les assemblées de département, mais après avoir informé l'administration centrale des raisons qui motiveront le déplacement. (*Décrété*, art. VI. tit. II.)

IX.

Les ingénieurs qui, sur la demande des départemens où ils étoient en exercice, auront été déplacés pour des motifs de convenance, ou pour le bien du service, seront replacés par l'administration centrale dans d'autres départemens [2]. (*Article additionnel.*)

X.

Ceux dont le déplacement seroit demandé pour

---

génieurs, qui réunissent l'expérience à la théorie, sauf à décider, suivant l'exigence des cas, si ces ingénieurs adjoints doivent être payés sur les fonds des départemens, ou sur les fonds de l'Etat: ainsi qu'on l'expliquera dans le titre de la répartition des fonds, art. VI, tit. VI.

[1] Que les ingénieurs soient chargés des travaux qui seront exécutés sur les fonds particuliers des départemens ou aux dépens de l'Etat, il n'est pas moins nécessaire de charger l'ingénieur en chef ou inspecteur de l'arrondissement, de l'inspection de ces travaux. Il est évident qu'il y auroit des inconvéniens, à établir dans un même département deux branches de direction, entièrement indépendantes l'une de l'autre.

[1] Il est juste que les départemens puissent obtenir le déplacement des ingénieurs, pour le bien du service ou pour des motifs de convenance; mais dans ce cas, ils ne doivent pas être destitués.

cause d'infraction des réglemens, ne pourront être destitués de leur grade, qu'après avoir été jugés sur mémoires respectifs par l'administration centrale des ponts & chaussées [1]. (*Article additionnel.*)

TITRE IV.

Etablissement de l'école gratuite & nationale des ponts & chaussées.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura une école gratuite & nationale des ponts & chaussées. (*Décrété.* Art. I. tit. III.)

II.

Cette école sera dirigée par le premier ingénieur, sous lui sera un inspecteur. (*Décrété.* Art. II tit. III.) [2].

III.

Il y aura un enseignement permanent; les places de professeurs continueront d'être remplies par des

---

[1] L'infraction des réglemens tiendra à des causes qui concernent les travaux d'art; les départemens, faute de les connoître, pourroient prononcer une décision injuste, avec la meilleure intention de faire un acte de justice.

[2] Il avoit été proposé en juin, novembre & décembre 1790, d'établir deux inspecteurs de l'école sous le premier ingénieur, comme le propose de nouveau le projet d'articles additionnels.

L'Assemblée rejeta cette proposition le 31 décembre 1790, après une discussion, dans laquelle ceux qui desiroient deux inspecteurs, firent valoir toutes les considérations que l'on rappelle aujourd'hui: n'y ayant pas de nouveaux motifs, il n'y a pas lieu de revenir sur le décret.

élèves, qui, après des concours & des examens, lesquels seront déterminés par un réglement particulier, seront jugés les plus dignes de cet emploi. (*Décrété.* Art. III. tit. III.)

IV.

Les professeurs seront au nombre de cinq [1]. *(Article additionnel.)*

V.

Soixante élèves seront admis à cette école, vingt dans la première classe, vingt dans la seconde, vingt dans la troisième. (*Décrété.* Art IV. tit. III.)

---

[1] Les professeurs de l'école devant être payés aux dépens de l'Etat, il faut que leur nombre soit fixé par un décret: ils étoient au nombre de neuf d'après l'ancien réglement. Les élèves dans le projet de réglement qu'ils ont présenté aux comités de l'Assemblée nationale, chargés des ponts & chaussées, ont proposé de réduire ce nombre à cinq. L'Assemblée des ponts & chaussées a exprimé son approbation de cette réduction, lorsque ce projet lui a été présenté par les six commissaires des élèves. Outre les connoissances de physique, de minéralogie & d'histoire naturelle que les élèves se procurent dans les cours publics, les autres parties nécessaires à leur instruction sont réparties entre les cinq professeurs dans ce projet de réglement de la manière suivante.

1°. L'architecture civile, le dessin de la carte, de la figure, de l'ornement, du paysage, & de tout ce qui peut contribuer à la netteté des projets.

2°. Les élémens d'algèbre, de géométrie & de trigonométrie, appliqués au nivellement & calculs des terrasses, à la levée des plans, & aux toisés de toute espèce.

3°. Les sections coniques, appliquées au trait de la coupe des pierres & de la charpente.

4°. Le calcul différentiel & intégral, la méchanique, appliqués à la constructions des ponts & des machines.

5°. L'hidraudinamique & ses applications à la construction des digues, jettées & écluses.

VI.

Tous les ans, les élèves de chacune de ces classes seront soumis à un concours & à des examens au jugement du premier ingénieur & des inspecteurs-généraux qui se trouveront à Paris. (*Décrété.* Art. VIII tit. III.)

VII.

Les deux élèves qui auront obtenu dans ces concours le plus de succès en architecture hydraulique, seront envoyés sur les constructions hydrauliques des pays étrangers, pour en rapporter les détails à l'école [1]. *(Article additionnel.)*

VIII.

Les élèves qui seront envoyés sur les travaux dans l'intérieur de la France, seront subordonnés aux ingénieurs en chef, inspecteurs & ingénieurs chargés de la direction des travaux; ils pourront être déplacés par les assemblées de département, dans les formes réglées pour le déplacement des ingénieurs [2]. *(Article additionnel.*

---

[1] Cet usage établi par les anciens réglemens, a été observé jusques a la révolution. Les élèves étoient envoyés sur les travaux hydrauliques en Angleterre, en Hollande, &c. où ils levoient les plans & les détails des travaux. C'étoit un grand moyen d'émulation, & qui procuroit une collection complette pour l'instruction de tous les autres élèves. C'est ainsi que l'on s'est procuré un grand nombre de plans & de modèles, déposés dans la galerie de l'école, & que les élèves consultent fréquemment & utilement.

[2] Le mode de déplacement des élèves envoyés sur les travaux, doit être le même que celui adopté pour les ingénieurs, art. VI, tit. II de la loi. Le projet d'articles additionnels du 11 juin est inconséquent, en ce qu'il propose une forme différente pour le déplacement des élèves.

IX.

Sur l'avis motivé de l'Assemblée des ponts & chaussées, l'administration pourra renvoyer les sujets qui seroient incapables ou qui ne suivroient pas avec application les exercices de l'école. (*Décrété.* Art. IX tit. III.)

X.

L'établissement de l'école sera fixé à portée des cours publics nécessaires à l'instruction des élèves. Outre les salles d'étude, il comprendra le logement du premier ingénieur, de l'inspecteur de l'école, les salles nécessaires à l'assemblée des ponts & chaussées, & les bureaux d'expédition des mémoires & rapports sur les travaux d'art [1].)(*Article additionnel.*)

TITRE V.

Mode d'avancement aux différens grades.

ARTICLE PREMIER.

Le premier ingénieur sera pris parmi les inspecteurs-généraux, & nommé par le roi. (*Décrété.* art. XI tit. 1er.)

---

[1] La nature de l'organisation de l'école, ainsi qu'on l'a expliqué art. IV, exige que les élèves soient à porté de suivre les cours publics de physique, de minéralogie & d'histoire naturelle. S'ils s'en trouvent trop éloignés, ils ne pourront profiter de cette ressource qu'en perdant beaucoup de temps en courses continuelles. Le premier ingénieur-directeur de l'école étant dépositaire des plans & modèles des travaux de l'intérieur de la France, il faut placer à côté de lui les bureaux nécessaires aux expéditions de ces plans, qui sont souvent demandés par les départemens.

II.

Les inſpecteurs-généraux ſeront pris parmi les ingénieurs en chef de département, & nommés au ſcrutin par le premier ingénieur & les inſpecteurs généraux. (*Décrété.* Art. XII tit. Ier.

III.

Les ingénieurs en chef, inſpecteurs & ingénieurs, ſeront nommés par l'adminiſtration des ponts & chauſſées [1]. (*Décrété.* Art. V tit. II.)

IV.

Les ingénieurs en chef ſeront pris parmi les inſpecteurs, les inſpecteurs parmi les ingénieurs, & les ingénieurs parmi ceux des élèves qui auront été déclarés éligibles [2]. (*Article additionnel.*)

V.

Il y aura un nombre fixe d'éligibles aux grades d'ingénieur en chef, d'inſpecteur & d'ingénieur; ces éligibles ſeront nommés au ſcrutin par le premier ingénieur & les huit inſpecteurs-généraux, dans les trois premiers mois de chaque année [3]. (*Article additionnel.*)

---

[1] Cet article avoit une ſeconde partie, relative aux ingénieurs des Pays-d'Etats; elle eſt reportée au titre ſeptième, qui comprend les diſpoſitions réſultantes du paſſage de l'ancien regime au nouveau.

[2] Il faut éviter que des protégés s'avancent ſans paſſer par les différens grades, ce qui eſt arrivé quelquefois.

[3] Il peut arriver que les places viennent à vaquer durant l'été, & dans le temps que l'on appelle *le temps des campagnes.* A cette époque, une partie des inſpecteurs-généraux voyagent. Ils ne pourroient pas contribuer tous à la nomination aux places, ſi les éligibles n'étoient pas déſignés d'avance & hors le temps des campagnes.

V I.

Au moment où les places ſeront vacantes, ceux des membres de l'adminiſtration qui ſeront à Paris, choiſiront parmi les éligibles ceux qui doivent les remplir; de manière que ceux qui auront été déſignés éligibles à une promotion, ſoient placés avant ceux qui n'auront été déclarés éligibles qu'à la promotion ſuivante [1]. *(Article additionnel.)*

V I I.

L'inſpecteur de l'école ſera appelé aux délibérations où il s'agira de choiſir entre les élèves éligibles au grade d'ingénieur [2]. *(Article additionnel.)*

V I I I.

Les éligibles au grade d'ingénieur en chef & d'inſpecteur, ſeront pris parmi ceux qui, par leur activité dans le ſervice, auront obtenu le ſuffrage des adminiſtrations de département, & l'approbation de l'adminiſtration des ponts & chauſſées, par leurs ſuccès dans la direction des travaux. Le ſuffrage des adminiſtrations de département ſera auſſi un motif depréférence entre les ingénieurs en chef, pour être nommés au grade d'inſpecteur-général [3]. *(Article additionnel.)*

---

[1] Sans cette précaution, il pourroit arriver qu'un ſujet déclaré éligible reſtât toujours éligible ſans jamais avancer.

[2] L'inſpecteur de l'école connoiſſant plus particulièrement les élèves, ſera à même d'éclairer le choix entre les éligibles. Il importe d'ailleurs pour le bien de la ſurveillance de l'école, que cette place ſoit inveſtie de toutes les marques de conſidération poſſibles, aux yeux des élèves.

[3] Pour attacher les ingénieurs en même-temps aux adminiſtra-

IX.

Les éligibles au grade d'ingénieur ſeront ceux des élèves, qui, par leur aſſiduité au travail & leurs ſuccès dans les concours, auront obtenus le plus de degrés, dans la forme qui ſera fixée par le réglement de l'école [1]. *(Article additionnel.)*

X.

Les ingénieurs, qui, ſur la demande des adminiſtrations de département, ſeront adjoints aux ingénieurs en chef ou inſpecteurs de département, pour la direction des travaux extraordinaires; ſeront choiſis par l'adminiſtration des ponts & chauſſées, parmi les éligibles au grade d'inſpecteur [2]. *(Article additionnel.)*

---

tions de département, & à l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées, il faut que leur avancement dépende en partie du ſuffrage de ces adminiſtrations. Les départemens jugeront de leur zèle & de leur activité dans le ſervice. L'adminiſtration des ponts & chauſſées jugera de leur ſuccès dans la direction des travaux.

[1] Pour éviter l'arbitraire dans l'avancement progreſſif des élèves à l'école, l'uſage eſt d'accorder un certain nombre de degrés pour chacune des connoiſſances acquiſes, & la ſomme de ces degrés détermine l'avancement dans les claſſes; mais la forme des concours peut être ſuſceptible de modifications, c'eſt à l'Aſſemblée des ponts & chauſſées à juger la plus convenable.

[2] La diſproportion conſidérable qui exiſtera entre le nombre des ingénieurs en chef ou inſpecteurs, & celui des ingénieurs, éteindroit l'émulation parmi les ingénieurs, s'ils n'avoient aucun eſpoir d'avancement avant de paſſer au nouveau grade d'inſpecteur.

Le grade d'inſpecteur qui a été conſervé dans la ſéance du 16 décembre 1790, excitoit autrefois cette émulation parmi les ci-devant ſous-ingénieurs, parce que ces inſpecteurs, qui étoient compris dans la claſſe des ſous-ingénieurs, étoient les ſeuls éligibles au grade

XI.

L'inſpecteur de l'école ſera nommé au ſcrutin par le premier ingénieur, & les huit inſpecteurs-généraux. Il ſera pris parmi les ingénieurs en chef & inſpecteurs de département ; il concourra avec les ingénieurs en chef pour le grade d'inſpecteur général [1]. *(Article additionnel.)*

XII.

Les profeſſeurs ſeront nommés au ſcrutin par les élèves qui doivent ſuivre les leçons ; ils ſeront pris parmi ceux qui auront eu des ſuccès dans les parties qu'ils auront à profeſſer.

Le même élève ne pourra être nommé plus de deux fois de ſuite pour profeſſer un même ſujet, à moins qu'il ne s'en trouve pas d'autres, qui réuniſſent les conditions d'éligibilité [2]. *(Article additionnel.)*

---

d'ingénieur en chef ; & qu'ils jouiſſoient d'un quart de plus d'appointemens que les ſous-ingénieurs.

L'Aſſemblée nationale, en tranſportant ce grade dans la claſſe des ingénieurs en chef, y a excité une émulation continuelle ; mais il reſte à remplir le même but dans la claſſe des ingénieurs, & l'on y parviendroit évidemment, en adoptant que les éligibles au grade d'inſpecteur, ſeroient nommés de préférence pour diriger les travaux extraordinaires à exécuter ſous la direction des ingénieurs en chef ou inſpecteurs d'arrondiſſemens.

Ce n'eſt pas un nouveau grade à créer ; c'eſt une utile application des vues de l'Aſſemblée.

[1] La place d'inſpecteur de l'école eſt une des plus importantes. Elle exige un homme qui réuniſſe aux connoiſſances de l'art, les qualités néceſſaires pour bien diriger un grand nombre de jeunes gens ; il convient donc que le nombre des éligibles ſoit aſſez conſidérable, pour que l'adminiſtration puiſſe faire le meilleur choix poſſible.

[2] Les places de profeſſeur devant être remplies par des élèves, les leçons ſeront ſuivies avec d'autant plus d'intérêt, que l'élève pro-

XIII.

Les élèves les plus avancés dans les classes, seront envoyés de préférence sur les travaux, par l'administration centrale, sur l'avis de l'assemblée des ponts & chaussées [1]. *(Article additionnel.)*

XIV.

Les élèves seront choisis dans les quatre-vingt-trois départemens parmi les sujets, qui, au jugement de l'ingénieur & de deux commissaires des directoires, auront concouru sur différens objets élémentaires, lesquels seront indiqués dans un réglement particulier. *(Décrété.* Art. V. tit. III.)

XV.

Les ouvrages des différens concurrens seront tous adressés, par l'ingénieur en chef *ou inspecteur* [2],

---

fesseur réunira aux connoissances nécessaires, l'estime & l'amitié de ses camarades.

Les chefs de l'école, juges des succès dans les concours, déclarent par-là les éligibles: il conviendroit donc de laisser ensuite aux élèves le droit de choisir entre les éligibles.

L'utilité de cette disposition avoit été reconnue par M. Péronnet, premier ingénieur & directeur de l'école; & dans le cas où l'Assemblée nationale n'auroit pas prononcé sur le mode d'avancement, il avoit proposé à l'Assemblée des ponts & chaussées, de laisser aux élèves la nomination des professeurs parmi ceux qui auroient eu des succès.

[1] Par l'organisation de l'école, les élèves les plus avancés dans les classes sont les plus instruits; ils doivent donc être envoyés de préférence sur les travaux. D'un autre côté, les élèves les plus avancés sont ceux qui ont déja fait le plus de sacrifices pour leur instruction; il paroit juste qu'ils en soient dédommagés.

[2] Les fonctions d'ingénieur en chef devant être exercées aussi

auquel correſpondra chaque département, à l'adminiſtration centrale, à une époque déterminée, & ſur l'avis de l'aſſemblée des ponts & chauſſées, les places vacantes ſeront données à ceux qui en ſeront jugés les plus dignes. (*Décrété.* Art. VI. tit. III.)

XVI.

Les détails relatifs à l'exécution des travaux, la nature des fonctions des différens grades, la police intérieure de l'école, les formalités, ſoit pour l'avancement & le déplacement, ſeront fixés dans un réglement particulier, qui ſera fait par le pouvoir exécutif, d'après l'avis de l'adminiſtration centrale, & ſur la propoſition de l'aſſemblée des ponts & chauſſées [1]. (*Article additionnel.*)

TITRE SIXIÈME.

De la répartition des fonds deſtinés aux ponts & chauſſées, des appointemens & traitemens

ARTICLE PREMIER.

Le miniſtre de l'intérieur ordonnera ſeul, ſous ſa reſponſabilité, le paiement des fonds accordés par le

---

ſous le titre d'inſpecteur, c'eſt par inadvertance, ſans doute, que l'on n'a pas indiqué dans la loi, le grade d'inſpecteur; il convient de l'y rétablir.

[1] Une inſtruction a déjà été faite, concernant le ſervice des ponts & chauſſées. Elle a été rédigée dans un moment où l'on faiſoit réſider l'adminiſtration centrale dans la volonté d'un ſeul homme. Les élèves ont ſoumis à l'aſſemblée des ponts & chauſſées, un réglement en exécution de la loi, ſur l'organiſation de l'école; & l'on n'a pris depuis trois mois aucun parti à ce ſujet. Il eſt

corps législatif, pour les travaux qui seront exécutés aux dépens de l'État; ainsi que des sommes allouées pour les autres parties du service des ponts & chaussées. Il en surveillera l'emploi.

Le compte de ces dépenses sera rendu public chaque année par la voie de l'impression. [1] (*Article additionnel.*)

II.

Les appointemens du premier ingénieur seront de dix mille livres.

Les appointemens de chacun des inspecteurs-généraux, seront de huit mille livres. (*Décrété*, art. IX. tit. Ier.)

III.

Il sera alloué chaque année, la somme de quarante mille livres, pour les frais de voyage des inspecteurs-généraux. (*Décrété*, art. X. tit. Ier.)

IV.

Les appointemens de l'ingénieur en chef seront de cinq mille livres. (*Décrété*, art. III. tit. II.)

---

donc nécessaire de fixer le pouvoir qui pourra proposer les réglemens, sauf la ratification du ministre. Le grand nombre de questions d'art, qui se trouvent liées aux réglemens à faire, en exécution de la loi, sur les ponts & chaussées, paroissent exiger que l'initiative des réglemens soit laissée à l'Assemblée des ponts & chaussées.

[1] Le ministre seul est responsable de l'emploi des fonds de son département; lui seul doit en surveiller l'emploi. Les fonctions de l'administration des ponts & chaussées, doivent se borner a éclairer, le ministre, lorsqu'il s'agira de prononcer sur diverses questions d'art ou tenantes à l'art.

Les appointemens des inſpecteurs, ſeront de quatre mille livres.

Les appointemens des ingénieurs, de deux mille quatre cents livres. (*Décrété* art. IV. tit. II).

V.

Les appointemens des ingénieurs en chef, & des inſpecteurs, ſeront payés par le tréſor public; ceux des ingénieurs par les départemens. (*Décrété*, art. IV. tit. II.)

V I.

Les ingénieurs qui ſeront choiſis parmi les éligibles au grade d'inſpecteur, pour aider les ingénieurs en chef ou inſpecteurs d'arrondiſſemens, dans la direction des travaux extraordinaires, autoriſés par le corps légiſlatif, ſeront payés ſur les fonds deſtinés à ces travaux.

Ils ſeront appointés à raiſon de trois mille livres par année, pendant le temps où ils ſeront en activité ſur ces travaux, & juſqu'au temps où ils ſeront remis en activité ſur des travaux ordinaires. [1] (*Article additionnel.*)

V I I.

Les appointemens de l'inſpecteur de l'école ſeront de quatre mille deux cents livres. (*Décrété*, art. II. tit. IIIe.)

---

[1] Les ingénieurs ont 2,400 liv. d'appointemens; c'eſt 600 liv. d'augmentation par année, pour le temps pendant lequel les éligibles au grade d'inſpecteur, ſeront en activité de ſervice comme adjoints aux ingénieurs en chef, ou inſpecteurs d'arrondiſſemens.

Les travaux extraordinaires exigent des ſoins beaucoup plus continus de la part de l'ingénieur, & des déplacemens coûteux; une augmentation d'appointemens eſt donc néceſſaire. Elle excitera l'émulation, qu'il eſt important d'établir dans la claſſe des ingénieurs, qui ſe trouve privée du grade d'inſpecteur, qu'elle avoit, & que les décrets on reporté dans la claſſe des ingénieurs en chef.

VIII.

Les appointemens des professeurs de l'école seront de douze cents livres, y compris ceux qu'ils auront déjà en qualité d'élève. (*Décrété*, art. III. tit. III.)

IX.

Chaque élève de la première classe aura la somme annuelle de cinq cents livres.

Chaque élève de la seconde classe aura une somme annuelle de quatre cents livres; & chaque élève de la troisième classe aura une somme annuelle de trois cents livres. (*Décrété*, art. VII. tit. III).

X.

Les deux élèves qui seront envoyés sur les constructions hydrauliques des pays étrangers, pour en rapporter les détails à l'école, auront quinze cents livres pour leur année de voyage, en sus du traitement qu'ils auront de l'école [1]. *(Article additionnel.)*

XI.

Les élèves qui seront envoyés sur les travaux, dans l'intérieur de la France, auront cent vingt livresd'appointement par mois, en sus du traitement qu'ils auront de l'école, à dater de leur arrivée sur ces travaux, & trente sols par lieue, pour se rendre au

---

[1] Les élèves envoyés sur les travaux hydrauliques, ont des dépenses considérables à faire pour prendre le relevé de ces travaux. D'ailleurs ils sont obligés d'entreprendre des voyages longs & coûteux; il convient donc qu'ils aient alors un traitement approchant de celui des ingénieurs; qui est fixé à 2,400. l.

chef-lieu

chef-lieu de leur deſtination, ainſi que pour leur retour à l'école.

L'augmentation d'appointemens & les frais de voyage, ſeront payés ſur les fonds deſtinés à ces travaux [1]. (*Article additionnel.*)

XII.

Il ſera alloué chaque année la ſomme de huit mille livres pour les dépenſes de l'école, & la diſtribution annuelle des prix.

L'état détaillé de ces dépenſes ſera ſoumis tous les ans à l'Aſſemblée nationale. (*Décrété*, art. X. tit. III.)

XIII.

Les frais de bureau & appointemens des employés ſeront de trente mille livres. (*Décrété*, art. VIII. tit. III.)

XIV.

L'état de diſtribution de cette ſomme, ſera ſoumis tous les ans à l'Aſſemblée nationale, par l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées [2]. (*Article additionnel.*)

---

[1] Les élèves envoyés ſur les travaux, ont les mêmes dépenſes à faire que les ingénieurs ; elles ſont pour eux d'autant plus conſidérables, qu'ils ſont obligés à un déplacement momentané. Si les ingénieurs ont obtenu 200 liv. par mois d'appointemens ; ce ne ſeroit pas trop accorder aux élèves, que de leur donner 120 liv. Indépendamment du traitement de l'école.

A l'égard des frais de voyage pour ſe rendre au lieu de la deſtination, ils doivent être payés en ſus des appointemens, & en proportion des diſtances. Car le voyage de ceux qui iront dans les départemens des Pyrénées, ſera plus couteux que le voyage de ceux qui ſeront envoyés dans le département de Paris, ou dans les départemens voiſins.

[2] C'eſt un principe conſtamment admis par l'Aſſemblée natio-

XV.

Il sera alloué chaque année la somme de huit mille livres, pour le loyer de l'établissement de l'école & des bureaux [1]. (*Article additionnel.*)

XVI.

Trois années d'études préliminaires à l'admission au grade d'ingénieur, compteront aux fonctionnaires de tout grade, attachés au service des ponts & chaussées, pour obtenir les récompenses accordées à l'ancienneté.

Les pensions ou retraites leur seront accordées, à raison des appointemens du grade où ils seront en activité au moment de leur retraite, pourvu qu'ils aient exércé l'espace de deux années au moins dans ce grade. [2]. *(Article additionnel.)*

---

nale, que la répartition des sommes allouées pour frais de bureau, doit être soumise à la ratification du corps législatif; on démontrera tit. VIIe art. XIII, les inconvéniens qui sont déja résultés de la répartition arbitraire de cette somme, depuis le premier janvier 1791.

[1] L'établissement de l'école fixé anciennement rue de la Perle, coutoit 3,500 liv. de loyer. Il comprenoit outre les salles d'étude, le logement du premier ingénieur directeur de l'école, d'un directeur adjoint & d'un inspecteur. Les bureaux en étoient séparés & coutoient 1200 l. de loyer.

L'établissement actuel situé, rue St. Lazare, qui comprend les bureaux, coute 19,600 liv., y compris 7,000 que l'intendant a avoué s'être chargé de payer. Le loyer à la charge de l'Etat, est donc de 12,600 l.; & il n'y a pas de logement pour le premier ingénieur. Une somme de *huit mille livres* est reconnue suffisante, pour placer convenablement tout ce qui a rapport à l'administration centrale des ponts & chaussées.

[2] Toutes ces bases sur les pensions ou retraites, ont été déjà adoptées par l'Assemblée nationale pour le génie militaire. Le service

TITRE VII.

Dispositions pour le passage de l'ancien regime à la nouvelle administration des ponts & chaussées.

ARTICLE PREMIER.

La direction des travaux connus sous le nom de turcies & levées, sera soumise à l'inspection des ingénieurs en chef ou inspecteurs de départemens dans l'arrondissement desquels ces travaux s'exécuteront.

L'inspecteur général chargé ci-devant de l'examen de ces travaux, sera attaché à l'un des huit arrondissemens, qui comprendront la totalité des départemens [1]. (*Article additionnel*).

---

des ingénieurs des ponts & chaussées, est moins périlleux ; mais beaucoup plus continu, que celui des ingénieurs militaires.

Il est juste d'établir une uniformité de principes pour les ingénieurs destinés à faire fleurir l'agriculture & le commerce ; & pour ceux qui seront chargés de veiller à la défense de l'Etat.

[1] Les turcies & levées c'est-à-dire les travaux qui s'exécutent sur les bords & dans le lit de la Loire, pour faciliter la navigation & pour garantir d'inondations les pays qu'elle traverse, formoient autrefois une classe de travaux particuliers.

Un inspecteur général, trois ingénieurs en chef, & six sous-ingénieurs étoient uniquement attachés à ces travaux. Ils n'avoient rien à voir sur ceux qui s'exécutoient dans les environs de la rivière, pas même sur la construction des ponts qui la traversoient. Il falloit deux Inspecteurs généraux pour faire l'inspection des travaux d'un même arrondissement. Un ingénieur en chef ne pouvoit s'occuper d'un travail qui s'exécutoit sous ses yeux.

Si les travaux de la Loire existent des secours toujours prêts, il suffira d'y placer, comme il a été pratiqué jusqu'à présent, un certain nombre d'ingénieurs uniquement occupés de la direction de ces travaux.

II.

Les départemens traversés par la Loire, & ceux qui comprennent plus de trois ports de commerce, compter ont pour deux départemens, dans la division en arrondissemens [1]. (*Article additionnel*).

Mais il faut que l'ingénieur en chef ou l'inspecteur de l'arrondissement, ait la direction immédiate & supérieure. C'est le seul moyen de corriger le vice qui résulteroit de la multiplicité des directeurs en chef dans un même arrondissement.

Il convient donc aussi que les inspecteurs généraux, dont les arrondissemens se trouvent traversés par la Loire, soient chargés d'inspecter les travaux exécutés sur cette rivière, comme tous autres travaux qui s'exécuteront dans ces arrondissemens.

[1] En réunissant les travaux des turcies & levées à ceux des ponts & chaussées, pour les soumettre à l'inspection d'un même ingénieur en chef ou inspecteur d'arrondissement, on double le service. Il est à remarquer que la Loire est la seule rivière de France qu'on est obligé de maintenir entre des digues, pour éviter les dégâts des inondations.

Les travaux des levées, & les balissages, qui ont pour but de faciliter la navigation, ne sont pas des travaux extraordinaires & momentanés; ils exigent un soin continu. L'ingénieur qui aura la surveillance en chef de deux départemens traversés par la Loire aura donc autant d'occupation que celui qui auroit la surveillance, de trois ou quatre départemens, comprenant les seuls travaux des Ponts & chaussées.

Il y a même raison pour les départemens, qui comprennent plusieurs ports de commerce. Ces travaux ont été réunis aux ponts & chaussées successivement 1760, 1762, 1775, 1785 & 1786. On a été obligé d'y employer constamment depuis ce temps-là, des ingénieurs en chef autres que les ingénieurs en chef qui étoient chargés de la direction des ponts & chaussées des mêmes arrondissemens. Inconvénient qu'il faut éviter pour l'avenir.

III.

Les places d'ingénieur en chef, crées par la nouvelle organisation, seront remplies par les ingénieurs en chef actuellement en activité, soit dans les turcies & levées, soit dans les ci-devant Pays-d'Etat, soit en Corse, soit dans les ci-devant Pays-d'Election, qui ont le plus d'ancienneté de service dans ce grade [1]. Ils seront seuls éligibles au grade d'inspecteur général [2]. (*Article additionnel*).

IV.

Les ingénieurs en chef actuellement en exercice

---

[1] Le décret qui a divisé les ingénieurs en chef en deux classes, exige qu'il soit déclaré quels seront ceux qui formeront la première classe, & qui auront la direction des travaux de trois ou quatre départemens, tous les ingénieurs en chef ayant obtenu ce grade en vertu de leur capacité. S'il y a actuellement à faire quelque distinction entre eux, ce qui devient inévitable, cette distinction ne peut être déterminée que par l'ancienneté du service dans le grade d'ingénieur en chef. Toute autre mesure prêteroit à l'arbitraire.

[2] Il ne conviendroit pas de donner aux ingénieurs en chef actuels, qui descendront au grade d'inspecteur de département, le droit d'éligibilité au grade d'inspecteur général, sans passer par le grade d'ingénieur en chef; soit parce que c'est assez de douze à treize éligibles, pour les places à vaquer dans les huit inspections générales; soit parce qu'il faut donner aux inspecteurs un motif d'émulation, qu'ils trouveront dans le desir de remplir l'une des douze à treize places d'ingénieur en chef; soit encore parce qu'il faut conserver aux ingénieurs en chef le motif d'émulation qui deviendroit illusoire, s'il y avoit un trop grand nombre de concurrens; soit enfin parce qu'il est dans l'ordre des convenances, que l'ingénieur qui a passé de la direction des travaux d'un département, à la direction des travaux de deux départemens, passe aussi par la direction des travaux de trois ou quatre départemens, avant d'arriver à l'inspection de ceux de dix départemens.

ſur les turcies & levées, ſur les ports de commerce & ſur les travaux extraordinaires, que leur ancienneté de ſervice dans ce grade n'appelleroit pas aux places d'ingénieur en chef à trois ou quatre départemens, continueront à diriger ces travaux en chef, juſqu'à ce qu'ils puiſſent être placés dans un des arrondiſſemens d'inſpecteur. Ils en auront le grade, & ſeront payés de leurs appointemens, ſur les fonds deſtinés à ces travaux [1]. (*Article additionnel*).

V.

Ceux des anciens inſpecteurs qui redeſcendront au grade d'ingénieur, conſerveront leur éligibilité au grade d'inſpecteur de département, ſelon l'ancienneté de leur promotion [2]. (*Article additionnel*).

---

[1] Les travaux extraordinaires qui s'exécutent en ce moment, pourroient éprouver des accidens, ſi les ingénieurs qui en ont la direction en chef, étoient trop précipitamment déplacés. Il convient de laiſſer à l'adminiſtration centrale, le temps néceſſaire pour placer dans les nouveaux arrondiſſemens, les ingénieurs en chef, actuellement en exercice ſur ces travaux.

[2] Il y avoit autrefois ſoixante places d'inſpecteur, deſtinées à exciter l'émulation parmi les ſous-ingénieurs, qui étoient au nombre de quatre-vingt ou environ. Ces inſpecteurs exerçoient les fonctions de ſous-ingénieurs, & jouiſſoient d'un quart de plus d'appointemens; il eſt juſte de leur conſerver leur éligibilité au grade d'ingénieur en chef ou inſpecteur de département, avant ceux qui n'étoient auparavant que ſous-ingénieurs.

Les ſoixante inſpecteurs étoient de différentes promotions; mais comme les protégés ſe trouvoient ordinairement dans les promotions les plus récentes, ils étoient portés au grade ſupérieur, avant ceux d'une promotion antérieure. Cela réſultoit du vice d'organiſation, par l'effet duquel les intrigans ou favoriſés parcouroient tous les grades en peu d'années; & au contraire, ceux qui n'avoient pas la faveur, reſtoient toujours éligibles, ſans être jamais élus.

V I.

Les ingénieurs qui se trouvoient attachés aux ci-devant Pays-d'Etat, concourront pour les places avec les ingénieurs des ponts & chaussées, chacun dans leur grade correspondant. (*Décrété* art. V. tit. II).

V I I.

Les ingénieurs de tout grade attachés aux ci-devant Pays-d'Etat, ainsi qu'à la Corse seront divisés en deux classes ; l'une d'ingénieurs en chef, l'autre d'ingénieurs, selon la nature des fonctions qu'ils exerçoient précédemment. Ce sera d'après la fixation de ces grades correspondans, qu'ils concourront pour remplir les places vacantes, avec les ingénieurs en chef, inspecteurs & ingénieurs des ci-devant Pays-d'Election [1]. (*Article additionnel*).

---

[1] Il n'est presque aucun des ci-devant Pays-d'Etat, où les mêmes fonctions fussent exercées, sous une même dénomination.

Si l'on devoit prendre à la lettre le décret qui admet les ingénieurs des ci-devant Pays-d'Etat, à concourir avec ceux des ci-devant Pays d'Election, chacun dans leur grade correspondant, il arriveroit que les ingénieurs des Pays-d'Etat, où il y avoit des employés en cette partie, sous la dénomination d'*inspecteurs-généraux*, même de *premier ingénieur*, prétendroient pouvoir remplir de droit tous les premiers grades, de préférence aux ingénieurs des Pays-d'Etat, où les mêmes fonctions étoient exercées sous des dénominations différentes ; de préférence même à tous les ingénieurs en chef des ci-devant Pays d'Election.

L'arrondissement de chacun des ci-devant Pays-d'Etat en particulier, formant environ trois ou quatre départemens, il est évident que les ingénieurs qui y étoient en exercice, ne peuvent prétendre avoir exercé des fonctions au-dessus de celles des ingénieurs en chef des ci-devant Pays-d'Election.

VIII.

La classe des anciens inspecteurs des ci-devant Pays-d'Election sera augmentée de dix sujets, à prendre parmi ceux des ingénieurs des ci-devant Pays-d'Etat, que les administrations de département ont conservés en activité.

La nomination de ces dix ingénieurs, & leur classement parmi les anciens inspecteurs, seront déterminés par l'ancienneté de service dans le grade d'ingénieur [1]. (*Article additionnel.*)

IX.

Sur trois places vacantes d'ingénieur, une sera donnée aux ingénieurs réformés des ci-devant Pays-d'Etat, les deux autres aux élèves éligibles de l'école [2]. (*Article additionnel.*)

---

[1] Le grade d'inspecteur établi dans l'ancienne organisation des ponts & chaussées, parmi les sous-ingénieurs des ci-devant Pays-d'Election, n'existoit pas dans les ci-devant Pays-d'Etat. Il ne seroit pas juste cependant que les soixante inspecteurs des ci-devant Pays-d'Election, fussent assurés d'obtenir le nouveau grade d'inspecteur de département, & de monter de-là au grade d'ingénieur en chef, avant qu'aucun des ingénieurs des Pays-d'Etat pût obtenir d'avancement.

L'étendue des ci-devant Pays-d'Etat, étant à-peu-près le sixième de celle des Pays-d'Election; il convient pour prévenir une juste réclamation, de classer dix des ingénieurs des Pays-d'Etat, au nombre des soixante anciens inspecteurs des Pays-d'Election, pour avancer concurremment avec eux.

A l'égard du mode à suivre pour le choix, il est impossible, pour ce moment, d'en adopter d'autre que l'ancienneté, ainsi que pour le classement parmi les inspecteurs de différentes promotions. Toute autre mesure auroit les inconvéniens de l'arbitraire.

[2] Quoique les départemens qui comprennent les ci-devant Pays-d'Etat, ne forment à-peu-près que le sixième de l'ensemble des

X.

Les promotions qui auroient été faites dans les différens grades, depuis le premier mai 1789, soit dans

---

autres départemens, il se trouvera environ soixante ingénieurs de plus qu'il n'en faut dans les ci-devant Pays-d'Etat, tandis qu'il n'y en aura point à réformer dans les ci-devant Pays-d'Election.

Cette différence provient de ce qu'on multiplioit beaucoup trop les ingénieurs dans les Pays-d'Etat; en Languedoc sur-tout; ce qui provenoit de ce que la nomination dépendoit de la seule volonté des administrateurs, sans concours ni examen.

Seroit-il juste que les ingénieurs réformés, dont plusieurs devoient leur avancement précipité à la protection plus qu'aux preuves de capacité; seroit-il juste qu'ils obtinssent toutes les places qui viendront à vaquer, jusqu'à leur entier remplacement? Cet inconvénient auroit cependant lieu, si les élèves n'étoient pas admis aux places concurremment avec les ingénieurs réformés.

Mais dans quelle proportion la distribution des places vacantes doit-elle être faite?

D'après l'ancienne organisation, la perspective des ingénieurs des Pays-d'Etat ne seroit que le sixième de celle des élèves de l'école des Pays-d'Election. On fait plus que tripler les espérances des ingénieurs des Pays-d'Etat, en leur donnant la moitié des places qui seront attribuées aux élèves, parmi celles qui viendront à vaquer dans toute l'étendue du royaume. Le travail que plusieurs des ingénieurs réformés ont déjà fait, mérite quelque faveur; mais ce seroit une injustice bien décourageante pour les élèves, de retarder leur avancement, jusqu'au placement de ce grand nombre d'ingénieurs réformés, qui n'ont pas été assujettis aux examens & aux concours, qui ont déterminé l'éligibilité des élèves.

D'ailleurs, il faut observer que par l'effet, sans doute, de la révolution & des grands mouvemens qui l'ont précédée, il s'est écoulé près de trois ans, sans qu'aucun élève ait été nommé au grade d'ingénieur; & que si durant ce temps, l'administration des ponts & chaussées s'étoit rendue aux demandes des Assemblées intermédiaires, & des directoires de département, il y auroit actuellement dans le nombre des ingénieurs des Pays-d'Election, quarante des élèves, qui ont fait six & sept ans d'étude, & qui ont obtenu des succès.

les ci-devant Pays-d'Election, ſoit dans les ci-devant Pays-d'Etat, ſeront ſoumiſes à l'examen de l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées. Les motifs de confirmation ou d'infirmation de ces élections, ſeront rendus publics par la voie de l'impreſſion [1]. (*Article additionnel*).

XI.

Ceux des ingénieurs réformés, dont la nomination aura été confirmée par l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées, obtiendront pour retraite les deux tiers des appointemens de ce grade, juſqu'à ce qu'ils puiſſent être remis en activité [2]. (*Article additionnel*).

XII.

Les élèves réformés par le décret du 31 décembre 1790, pourront continuer de ſuivre les cours, juſques au moment de leur remplacement dans les claſſes.

Les ſix places qui ſe trouvent vacantes, dans le nombre des quatre-vingt élèves, qui étoient admis ſuivant l'ancienne organiſation, ſeront données au concours, à ceux des aſpirans, qui ont conſtamment

---

[1] Depuis l'époque où les repréſentans de la nation, ont annoncé leur intention de corriger les abus des diverſes parties d'adminiſtration, il a été fait pluſieurs nominations, qui excitent en ce moment beaucoup de réclamations. Il eſt indiſpenſable d'indiquer une autorité qui puiſſe prononcer.

[2] Cette diſpoſition a été adoptée pour les ingénieurs militaires réformés, qui n'ont pu être mis en activité. Il paroît juſte de l'appliquer aux ingénieurs réformés des ci-devant Pays-d'Etat, qui ont acquis les connoiſſances néceſſaires pour exercer les fonctions d'ingénieur.

suivi les cours d'étude, depuis le premier mai 1789 [1]. (*Article additionnel*).

XIII.

L'état de distribution des 30,000 liv. accordées pour frais de bureau & appointemens des employés, ne sera censé définitif, qu'après qu'il aura été approuvé par l'assemblée nationale [2]. (*Article additionnel*).

---

[1] Le décret du 31 Décembre 1790 a réduit à soixante le nombre des élèves, qui étoit de quatre vingt. Cette réforme ne doit pas priver du droit de suivre les cours, les élèves qui les ont suivi constamment & avec succès, jusqu'à présent.

Outre les quatre-vingt élèves, il y avoit des aspirans inscrits au nombre de quarante, & dont quinze, qui ont continué leurs études pendant la révolution, seroient au nombre des élèves depuis deux ou trois ans, si les promotions n'eussent pas été arrêtées pendant tout cet intervalle.

Ces étudians ont fait des sacrifices considérables, & des progrès qui paroissent mériter l'admission aux six places vacantes. Lorsque le nombre des élèves qui étoit de quatre-vingt, sera réduit à soixante, le concours auroit lieu dans les départemens; & il faut remarquer qu'il ne peut guères y être établi plutôt, attendu que presque tous les départemens, manquent d'écoles de ce genre.

[2] Le décret qui accorde *trente mille livres* pour appointemens des commis & frais de bureau, a été mal interprété par les personnes qui ont disposé de ces fonds; ils ont été appliqués en totalité, aux frais de bureau de l'intendant qui exerce encore, & au traitement de ses commis.

On a considéré le bureau qui étoit sous les ordres du premier ingénieur, comme supprimé, & les employés qui y travailloient pour le corps des ponts & chaussées ont été traités comme inutiles, réformés & sans droit à aucun traitement.

Cependant ce bureau, qui est chargé de l'expédition des mémoires, rapports & décisions sur les questions d'art, qui tient au dépôt des plans, projets & modèles, & qui est chargé de la correspondance pour cette partie, est bien plus nécessaire que le bureau de l'in-

XIV.

Les appointemens décrétés par la nouvelle organisation des ponts & chaussées, seront payés à commencer du premier janvier 1791 [1]. (*Article additionnel*).

XV.

En considération des services importans que Jean-Rodolphe Péronnet, premier ingénieur actuel, a rendus à l'Etat pendant plus de *cinquante-trois ans* d'acti-

---

tendant, dont les commis ne pourront être conservés, que par incorporation dans les bureaux du ministre, qui sera chargé de la surveillance de l'emploi des fonds, & de la comptabilité.

Il faut remarquer que les décrets du 6 septembre 1790, le contentieux sur les travaux publics a été attribué aux administrations de département; ce qui diminue de beaucoup le travail du Ministre: au contraire par la réunion des travaux des ponts & chaussées des ci-devant Pays-d'Etat, à ceux des ci-devant Pays-d'Election, & par la multiplication des administrations de département, la correspondance sur les travaux d'art se trouve plus que quadruplée.

Il seroit de toute injustice que le premier ingénieur auquel est confiée la garde du dépôt des plans, projets & modèles, fût obligé de faire à ses frais les expéditions des mémoires, plans & rapports qui pourront être nécessaires aux administrations de département.

Aussi les commis du bureau du premier ingénieur, continuent-ils leurs fonctions depuis six mois, quoique sans traitement; bien assurés que l'Assemblée nationale les considérera tout autrement qu'ils ne l'ont été par ceux qui ont disposé des *trente mille livres*.

[1] Les ingénieurs en chef & inspecteurs d'arrondissemens, n'ont point touché d'appointemens, depuis le premier janvier 1791, parce que les classemens ne sont pas encore connus. Les appointemens ayant été décrétés les 16 & 28 décembre 1790, il paroît juste d'en accorder le paiement, à commencer du premier janvier 1791.

vité en divers grades, dans les ponts & chauſſées, ainſi que par l'établiſſement & la direction des écoles pour cet art, le traitement de *vingt-deux mille ſix cent quatre livres*, dont il jouit actuellement, en appointemens ou penſions lui ſera continué [1]. (*Article additionnel*).

---

[1] Les expreſſions de cet article en juſtifient les diſpoſitions.

Mais s'il falloit développer d'autres motifs, je ferois remarquer que c'eſt M. Péronnet qui a fixé en France les premiers principes de l'art ſur les ponts & chauſſée ; que ce n'eſt qu'à force de peines, & en luttant au milieu des traverſes, qu'il eſt parvenu, d'abord, à établir des écoles pour cet art, enſuite à les maintenir, malgré les contrariétés de tout genre qu'il a éprouvées.

Je dirois qu'il a été l'auteur des grands & utiles projets du canal de communication de la Saône à la Seine, des ponts de Neuilly, Sainte-Maxence, Mantes, Paris & de beaucoup d'autres conſtructions qui exigeoient de grands talens, & dans toutes leſquelles il a eu de grands ſuccès.

Je dirois qu'il n'a pas été fait une entrepriſe conſidérable en France, même dans les Pays-d'Etat, ſur leſquels ſon inſpection ne s'étendoit pas, qui n'ait été préalablement ſoumiſe à ſes lumières, & ſouvent rectifiée ; par ſes conſeils ; que la Ruſſie, l'Eſpagne & pluſieurs autres Nations ſe ſont auſſi félicitées de l'avoir conſulté ; auſſi a-t-il été admis dans les Académies de Londres, Stokholm & Berlin, comme dans celles de Paris.

Je dirois que, quoiqu'inſtruit de l'admiration qu'excitoient ſes talens, joignant les vertus morales aux ſciences abſtraites de ſa profeſſion, il a dédaigné de ſe ſervir de la faveur qui auroit pu le conduire à la fortune.

Je n'appellerois pas en témoignage les lettres-patentes du 8 août 1770, qui louent ſon *déſintéreſſement*, comme ſon *zèle* ; l'ancien régime récompenſoit ſouvent le vice, & lui portoit quelquefois plus d'honneur qu'à la vertu.

Je dirois que M. Péronnet conſommoit une partie de ſon traitement à faciliter les moyens d'inſtruction des élèves, qu'il a toujours regardés comme ſes enfans. Il employoit, & il emploie encore le ſurplus au ſoulagement de ſes parens pauvres : auſſi n'a-t-il pas eu-

XVI.

Les traitemens de ſecours de ſix cents livres accordés ſur les fonds publics, à trois élèves, enfans d'ingénieurs morts en activité de ſervice & ſans fortune; les deux traitemens de quatre cens cinquante l. chacun, fondés par le ſieur Borda, auſſi pour des enfans d'ingénieur, & dont les fonds ont été ou ſeront verſés, s'il y a lieu, dans le tréſor public, ſont ſupprimés pour l'avenir. Cependant ceux des élèves qui ont obtenu ces ſecours, continueront d'en jouir outre ce qu'ils recevront de l'école tant qu'ils n'auront pas un traitement d'activité ſupérieur, ſoit comme envoyés ſur les travaux, ſoit comme profeſſeurs [1]. (*Article additionnel*).

---

mulé. Il s'étoit formé une belle bibliothèque, dont il a fait préſent à l'école. Le mobilier qu'il s'eſt réſervé, eſt la ſeule propriété qu'on lui connoiſſe.

Enfin j'obſerverois que ſi M. Péronnet demandoit ſa retraite, il obtiendroit, ſuivant les décrets, la totalité de ſon traitement, puiſqu'il a plus de cinquante-trois ans de ſervice.

L'habitude du travail lui en conſerve encore les forces, même après ſa *quatre-vingt-troiſième année*; & ce n'eſt pas à cet âge, & avec de tels titres à la reconnoiſſance publique, que l'on doit s'attendre à une diminution dans un traitement ſur lequel on a réglé dès long-temps les moyens de ſoutenir ſon exiſtence.

[1] L'Aſſemblée nationale a décrété un traitement pour chacune des trois claſſes d'élève, 500 liv. pour la première, 400 liv. pour la ſeconde & 300 liv. pour la troiſième; ainſi pour l'avenir, il ne peut y avoir d'autre inégalité de traitement entre les élèves, que celle qui différencie leurs claſſes.

Les enfans d'ingénieurs décédés en activité & ſans fortune, méritent, ſans doute, que leur ſort ſoit pris en conſidération. Ils ont été compris dans les vues générales de l'Aſſemblée, lorſqu'elle a réglé les cas où la Nation fournira des ſecours, aux enfans des perſonnes qui auront rendu des ſervices à l'état. Ils ſeront auſſi

XVII.

Le miniſtre de l'intérieur concertera avec l'adminiſtration centrale, les meſures les plus propres pour

---

généralement compris dans les décrets qui ſeront rendus ſur l'éducation publique : il faut donc abroger l'uſage particulier dont il s'agit, & que l'on ne pourroit confirmer que par une loi iſolée.

Mais la ſuppreſſion des cinq traitemens qui ont eu lieu juſqu'à ce jour, ne peut être abſolue pour ce moment ; il eſt à conſidérer que ces traitemens ont eu pour objet les dépenſes de penſion & d'entretien de jeunes gens qui ne les obtenoient que parce qu'ils étoient réputés ſans fortune ; les priver de cette reſſource tout-à-coup, ce ſeroit les forcer d'abandonner leur état ; car il eſt évident qu'ils ne pourroient ſe ſoutenir avec le ſeul moyen accordé à chaque claſſe d'élèves.

Il faut obſerver à cette occaſion, que la ſomme de 24,000 liv. deſtinée par l'Aſſemblée nationale au traitement uniforme des élèves, ſauf la différence des claſſes, étoit précédemment diſtribuée aux élèves à titre de gratification, ce qui n'aura plus lieu. Cette diſtribution étoit faite inégalement, il eſt vrai, mais on y employoit preſque toujours la ſomme entière ; & tel des élèves, qui jouiſſoit d'un des ſecours de 450 liv. ou de 600 liv., obtenoit ordinairement en récompenſe de ſon aſſiduité & de ſes ſuccès, une gratification ſouvent plus forte que ſon traitement.

La bienveillance de l'Aſſemblée nationale pour les élèves tourneroit donc en privation pour ceux d'entre eux qui ſont réputés ſans fortune, ſi les ſecours dont ils ont joui juſqu'à préſent, ne leur étoient pas continués.

Au ſurplus, cette dépenſe, qui pour les cinq traitemens, ſe monteroit à 2,700 liv., ſe trouve réduite en ce moment à 900 liv., parce que ſur trois penſionnaires, à raiſon de 600 liv., l'un a un traitement d'activité comme profeſſeur, & les deux autres ſont en activité ſur les travaux. Cette dépenſe ne ſera pas long-temps une charge pour l'Etat ; car ſur les cinq penſionnaires, deux ſont éligibles au grade d'ingénieur, & il eſt à préſumer du zèle des penſionnaires moins avancés, qu'ils accéléreront leur promotion au grade d'ingénieur.

accélérer le changement des écoles, & le comité de liquidation proposera incessamment ses vues sur l'indemnité à accorder au propriétaire du local, s'il y a lieu [1]. (*Article additionnel*).

---

[1] L'école est mal placée où elle se trouve actuellement.

1°. L'emplacement ne contient pas toutes les parties nécessaires à cet établissement, & les pièces dont il est composé, ne sont pas assez vastes pour leur destination.

Il n'y a point de logement pour le premier ingénieur; on n'y trouve aucune pièce où les professeurs puissent se recueillir avant ou après les leçons. Il n'y a pas non plus de salle d'exposition des objets de concours.

On a écrit en gros caractères, dans le mois de juin 1790, sur la porte du logement du secrétaire de M. l'intendant : *salle d'exposition pour les concours*. Ce nouvel intitulé, qui n'empêche pas de lire le précédent, qui exprimoit la destination de cette partie du bâtiment, ne peut faire que ce petit logement, composé de pièces de cinq à douze pieds de largeur, sur dix à douze de longueur, puisse tenir lieu de salle d'exposition.

2°. Les salles de démonstration de mathématiques, ainsi que celles de travail pour la coupe des bois, la taille de la pierre, & pour le dessin des projets, & en général toutes les pièces de l'ensemble du local, sont d'une incommodité évidemment gênantes pour les études; plusieurs des salles sont même dangereuses pour la santé des étudians. Toutes les salles du rez-de-chaussée sont d'une humidité meurtière; on en voit la preuve, même dans le temps sec, sur les murs, qui sont colorés dans le bas, comme s'ils étoient extérieurement environnés d'eaux, & l'on voit à l'extérieur, du côté des écuries, que la mousse attachée aux murs par l'humidité, s'élève à près de deux pieds.

La salle du dessin & des calculs pour les projets, la plus intéressante par sa destination, dans laquelle tous les jeunes gens doivent se trouver souvent réunis, & où il y a quelquefois lieu de déployer des plans de huit à dix pieds de hauteur. Cette salle est immédiatement placée sous l'ardoise; il faut s'y courber sous les bois de mansarde, qui en font le pourtour. Elle n'est éclairée que par les jours les plus défavorables, & par des ouvertures qui suivent l'inclinaison du toit; elle est évidemment incommode dans tous les temps,

à

à cauſe de la chaleur pendant l'été, & à cauſe du froid pendant l'hiver. Le toit percé dans preſque toutes ſes parties par pluſieurs ouvertures de plus de dix pieds chacune, qui tiennent lieu de fenêtres, ne garantit jamais des eaux; & chaque fois qu'il pleut, les élèves ont le déſagrément de voir périr leurs modèles & leurs travaux.

3°. L'emplacement eſt beaucoup trop éloigné, & le plus éloigné poſſible, de tous les lieux où les élèves ſont obligés de réſider habituellement, ou de ſe rendre à diverſes heures de la journée, ſoit pour leur logement, ſoit pour leur nourriture, ſoit auſſi pour leur inſtruction dans diverſes ſciences qui ſe lient à l'art des ponts & chauſſées, mais qui ne ſont pas enſeignées dans l'école.

Le quartier Saint-Lazare nouvellement bâti, n'eſt habité que par l'opulence; les élèves ſont obligés de ſe placer dans le centre de la ville, pour ſe loger à meilleur marché, & trouver à propos leur nourriture.

Les élèves ſont obligés de ſuivre les cours de chymie & de minéralogie à la monnoie; ceux de phyſique, au collège royal, place Cambrai; & ceux d'hiſtoire naturelle, au jardin national des plantes.... &c.

Il ſe rencontre, malheureuſement pour les étudians, que pour ſe rendre de l'école des ponts & chauſſées, qui eſt le dernier bâtiment du côté de la barrière blanche, à l'école d'hiſtoire naturelle, qui eſt le dernier bâtiment du côté de la barrière de la Salpétrière, ils ſont obligés de traverſer tout Paris.

Le ci-devant intendant des ponts & chauſſées, qui ne peut croire à la ſuppreſſion de ſa place, parce qu'on en a toléré juſqu'à préſent l'exercice, eſt le ſeul qui s'oppoſe au changement, déſiré par l'Aſſemblée des ponts & chauſſées, & inſtamment demandé par les élèves.

On chercheroit en vain des motifs raiſonnables de ce diſſentiment dans les mémoires que M. l'intendant a fait imprimer ſur cette queſtion. Tout ce que l'on ſait de bien certain, comme s'en étant aſſuré par la vue, c'eſt qu'il a été conſtruit dans le local dont il s'agit, un ſuperbe bâtiment pour loger la perſonne de M. l'intendant, & qu'on a ſacrifié aux agrémens de cette habitation d'un individu, toutes les convenances les plus ſaillantes, celles même qui tenoient aux beſoins de l'école.

M. l'intendant consent dans un mémoire imprimé de payer la somme de *sept mille livres*, sur celle de *dix-neuf mille six cents livres*, montant du prix entier du bail; & il prétend s'être soumis à cette contribution dans le temps même où le bail fut contracté.

Ces déclarations, qui ont pour but la conservation d'un emploi incompatible avec notre constitution, & la déclaration qu'a faite M. l'Intendant, qu'il avoit consenti à cette contribution dès le temps même du bail, ont fait naître le desir de vérifier ce qui s'est passé dans ce temps-là, & l'on a découvert des choses bien singulières.

Il faut instruire d'abord l'Assemblée qu'il est absolument faux que M. l'Intendant se soit directement ni indirectement obligé dans aucun des actes relatifs à la location dont il s'agit.

Ces actes, qui ont été reçus par Me. Rouen, Notaire, à Paris, le 17 septembre 1787, & le 23 juin 1788, ne parlent aucunement de M. l'Intendant. Ils chargent l'Etat du paiement de la totalité des 19,600 liv., prix entier du loyer.

Il faut exposer ensuite quelques faits.

1°. Il est inconteſtable, d'après l'aveu fait par M. l'Intendant, dans son mémoire, que c'est lui qui a conçu l'idée de placer l'école dans le quartier Saint-Lazare, où il ne se trouvoit cependant point de bâtimens, & qu'il a cru devoir s'arrêter au projet d'une construction à faire entièrement à neuf, au lieu de placer l'établissement dans l'un des *seize* divers hôtels ou bâtimens qu'il reconnoît lui avoir été proposés; & l'on assure que chacun de ces hôtels étoit plus vaste que le bâtiment qui sert actuellement à l'école, & que le prix le plus fort des loyers demandés de ces bâtimens, à l'exception d'un seul, n'excédoit pas *huit mille livres*.

2°. Le Conseil, suivant les vues de M. l'Intendant, qui dit y avoir réfléchi *pendant plus d'un an*, autorisa, par arrêt du 14 septembre 1786, *d'acquérir, au nom du Roi, toutes maisons, terres, marais & héritages, situés rue Saint-Lazare, à l'effet d'être employés à l'établissement de l'école, intendance & bureaux des ponts & chaussées.*

3°. Par un contre-temps qu'il n'eut pas été impossible de prévenir, il se trouva que les terreins que M. l'Intendant avoit formé le projet, depuis plus d'un an, de faire acquérir au nom du Roi, avoient été acquis dans cet intervalle au nom d'un particulier.

4°. Heureusement, pour le projet de M. l'Intendant, cet acquéreur, (M. de Sainte-Croix,) offrit de lui-même, de destiner sa

nouvelle propriété à l'établiſſement de l'école, ſous la réſerve cependant qu'il ſe chargeroit des conſtructions, & qu'on en fixeroit d'avance un prix de loyer à ſa convenance.

Cette propoſition fut acceptée par arrêt du Conſeil, du 20 août 1787, & il fut paſſé contrat devant Rouen, notaire, le 14 ſeptembre ſuivant, par lequel M. de Sainte-Croix donna à loyer à M. le Noir, procédant au nom du Roi, des bâtimens à conſtruire, ſuivant des plans & devis joints à l'acte; & M. le Noir promit, au même nom, de faire payer *dix-ſept mille ſix cents livres*, chaque année, à M. de Sainte-Croix, pendant 18 ans.

5°. Quelques mois après, & avant la conſtruction du premier étage des écoles, on jugea à propos de comprendre dans une même pièce, le dépôt des plans, projets & modèles, ainſi que la bibliothèque. Il ſuffiſoit, & il a ſuffi effectivement pour cela, de ne pas conſtruire le plancher, qui devoit ſéparer la ſalle des modèles, de la pièce ſupérieure. Il en eſt réſulté que ces deux pièces n'en font qu'une, ſans autre changement que la ſuppreſſion, dans le plan, des portes & fenêtres, qui n'étoient pas encore conſtruites. Il eſt vrai qu'il a fallu faire quelques armoires, & y placer des tablettes ou rayons.

Il y eut une autre variation. Le deſſus des écuries fut changé en une pièce pour les bureaux, mais ſans aucune élévation des murs, & ſans aucun changement pour les fenêtres.

Ces divers changemens, qui furent déclarés dans le nouvel acte dont nous allons parler, *augmentations purement mobiliaires*, motivèrent une augmentation de *deux mille livres*, ſur le prix du bail de 17,600 liv., paſſé le 14 ſeptembre 1786, qui fut porté à 19,600 liv., par acte du 23 juin 1788.

Enfin, il eſt important de faire remarquer que M. le Noir s'obligea, par le même acte, au nom du Roi, au paiement de la ſomme de 19,600 liv., pendant chacune des dix-huit années du bail, même dans le cas où l'on prétendroit dans la ſuite, que les bâtimens ne ſe trouveroient pas propres à *l'établiſſement des écoles* pour lequel on devoit les conſtruire. L'on voyoit donc, au 23 juin 1788, que l'on ne travailloit pas utilement pour l'école, & l'on vouloit prévenir toutes réclamations, quelque juſtes qu'elles puſſent être.

Il n'a encore rien transpiré des motifs & des formes de l'engagement personnel, que M. l'Intendant dit avoir contracté à l'époque du bail. Il n'est pas à présumer que cette convention ait été déterminée par la considération de la quantité de terrein ou de bâtimens employés, soit pour l'école, soit pour l'intendance, car il ne s'y trouveroit aucune proportion.

En effet, 1°. sur 1,269 toises de superficie, qui forment la surface entière de l'emplacement, le logement de l'Intendant & ses dépendances en comprennent 1,114. 2°. Sur 350 toises de surface couverte de bâtimens, le logement de l'Intendant, ses cuisines, écuries & remises, qui sont symmétriquement établies, hors du corps du pavillon, en comprennent 242, tandis que les bâtimens de l'école ne s'étendent pas sur plus de 108 toises. 3°. Le logement de l'Intendant, qui a vingt-huit grandes croisées pour un seul étage, dans lequel on admire, entr'autres superbes pièces, un sallon à manger, éclairé par un jour pratiqué dans un dôme, & décoré de figures en niches, de bas reliefs, & d'autres riches ornemens d'architecture ; ce bâtiment, & ses dépendances destiné à la personne de M. l'Intendant exclusivement, ont couté six fois plus que tous les bâtimens de l'école.

Le Comité de liquidation, qui aura à examiner s'il est dû quelque indemnité au propriétaire à cause de l'interruption du bail, se procurera peut-être quelques renseignemens sur la mystérieuse convention alléguée par M. l'Intendant. Mais quoi qu'il en soit, il convient d'accélérer le changement demandé par les Elèves, & désiré par l'assemblée des Ponts & Chaussées, qui s'est formellement expliquée à ce sujet dans son Mémoire du 6 juillet 1791.

Si le bail étoit annullé, il en résulteroit un gain considérable pour l'Etat ; & ne fût-il pas annullé, il est évident que, malgré l'indemnité que le propriétaire pourroit prétendre en ce cas, il y auroit encore un bénéfice à faire : car la sous-location du tout produiroit bien au-delà de la somme de *huit mille livres*, qui sera plus que suffisante pour le loyer de tout autre local plus vaste & plus commode pour l'école, qui doit seule fixer notre attention dans cette affaire.

TABLE
DES DIFFÉRENS TITRES.

TITRE PREMIER. *Page* 11.

Administration centrale des ponts & chaussées, sa formation & ses fonctions.

TITRE II. *Page* 13.

Assemblée des ponts & chaussées, sa formation & ses fonctions.

TITRE III. *Page* 16.

Fonctions des ingénieurs en chef, inspecteurs & ingénieurs en exercice dans les départemens.

TITRE IV. *Page* 20.

Etablissement de l'école gratuite & nationale des ponts & chaussées.

TITRE V. *Page* 23.

Mode d'avancement aux différens grades.

TITRE VI. *Page* 29.

De la répartition des fonds destinés aux ponts & chaussées, des appointemens & traitemens.

TITRE VII. *Page* 35.

Dispositions pour le passage de l'ancien régime à la nouvelle administration des ponts & chaussées.

238